

Fortsatt attraktiv kollektivtrafikk etter pandemien

Arbeidsgiverforeningen Spekter ber Stortinget sikre ekstra midler på 2022-budsjettet til drift av togtrafikken og øvrig kollektivtrafikk etter pandemien, slik at den kan omstille seg, gi et attraktivt tilbud og markedsføre det.

Av hensyn til klima og miljø, trafikksikkerhet og framkommelighet må kollektivtrafikk bli en foretrukket reisemåte også etter pandemien. Fortsatt forventet svikt i inntektene i 2022 truer imidlertid bærekraften i tilbudet. Regjeringen Solbergs budsjettforslag inneholdt ikke ekstra midler til kollektivtrafikken. Uten ekstra midler fra det offentlige, vil inntektssvikten fra passasjerene gi et dårligere kollektivtilbud.

For å sikre en god overgang etter pandemien, ber Spekter derfor om **minimum 270 millioner kroner ekstra til offentlig kjøp av togtrafikk**, og **1,2 milliarder til den fylkeskommunale kollektivtrafikken**. Videre bør situasjonen for luftfarten følges nøye.

Spekter ber videre om at **vedlikehold av vei og jernbane må prioriteres høyere** når midler til infrastruktur skal fordeles. Spekter ber til slutt om at rammen for miljøstøtteordningen for **overføring av gods fra vei til bane økes med 18 millioner kroner** til en samlet ramme på 100 millioner for 2022, og at et arbeid igangsettes for en bedre og mer forutsigbar ordning.

Tiltak for å sikre et bærekraftig og attraktivt togtilbud som kan vinne passasjerene tilbake

Persontrafikken på jernbane ble sterkt rammet av strenge og langvarige smitteverntiltak og redusert reiseaktivitet i samfunnet under pandemien. I første kvartal i år var det i Europa kun Irland og Hellas som hadde større prosentvis nedgang i passasjertallene enn Norge.

Pandemien er ikke over for jernbanens del. Effekten av endrede arbeids- og møtevaner og økt bruk av bil til arbeidsreiser merkes fortsatt godt. For jernbanen merkes også reduksjonen i fritidsreiser og fortsatt svikt i utenlandsturisme svært godt. Det vil ta tid å få tilbake passasjertallene og dermed inntektene man hadde før pandemien.

Persontransporten på jernbane står nå i en vanskelig økonomisk situasjon. Persontogoperatørene i Norge forventer et samlet økonomisk tap på 380 millioner kroner de første fem månedene i 2022. For å sikre en bærekraftig og attraktiv togtrafikk i fortsettelsen, trengs det derfor fortsatt støtte. Svikt i togtilbudet vil gå ut over passasjerene, og dermed etableringen av et godt og populært togtilbud etter pandemien.

Operatørene har de siste månedene måttet dekke opp til 30 prosent av tapene selv – selv i en situasjon der tapene f.eks. skyldes myndighetspålagte restriksjoner på antall billetter som kunne selges. Det er etter hvert akkumulert et betydelig ukompensert inntektsbortfall. Nå er de formelle restriksjonene borte, men tilbakevendingen av passasjerer går sakte. En slik vedvarende situasjon vil ikke være bærekraftig for norsk persontransport på jernbane.

Spekter ber om at det i regjeringens tilleggsproposisjon legges inn en ramme på **minimum 270 millioner kroner** til å begrense persontogtrafikkens tap som følge av koronapandemien de første fem månedene i 2022, og at det foretas en ny vurdering i forbindelse med revidert statsbudsjett. Støtten skal muliggjøre at operatørene kan

omstille seg, gi et attraktivt togtilbud og markedsføre dette, så jernbanen kan vinne tilbake flere passasjerer og unngå at togtrafikken havner i en ond sirkel med forvitring av tilbudet og ytterligere passasjersvikt.

Omstillingspakke for den fylkeskommunale kollektivtrafikken

Pandemien er heller ikke over for den fylkeskommunale kollektivtrafikken del. Passasjerene er ikke tilbake for fullt, og fylkene forventer at det vil ta tid. Det trengs ekstra midler for å tilpasse tilbudet på en måte som gjør at det fortsatt oppleves attraktivt, og man ikke forverrer passasjertallene. Fylkene har behov for en omstillingspakke for første halvår 2022 på 1,2 milliarder kroner. En slik pakke vil gi tid til nødvendig omstilling etter pandemien og dermed kunne tilby et attraktivt produkt tilpasset nye reisemønstre og -behov. Dette vil igjen bidra til oppnåelse av viktige klima- og samfunns mål.

Følg situasjonen i luftfartssektoren

Spekter vil videre minne om at flytrafikken, og særlig utenrikstrafikken, fortsatt er på et langt lavere nivå enn den var før pandemien. Det vil ta tid før en full gjeninnhenting av passasjertallene nås. Det er viktig at situasjonen i sektoren følges tett i fortsettelsen, og at det ved behov tilføres nødvendige midler til å opprettholde virksomheten på et hensiktsmessig nivå.

Vedlikeholdsetterslepet på bane og vei bør reduseres gjennom bedre prioritering

Vedlikeholdsetterslepet på jernbane og veier er svært stort. Problemer med infrastrukturen gjør det vanskelig for persontog- og godstog å gi et godt tilbud til kundene. Et tilbud der passasjerene og godskundene kan være sikker på at togene deres kommer fram til avtalt tid. Innenfor infrastruktururområdet, er det vedlikeholdstilstanden som er høyest på agendaen for Spekters medlemsvirksomheter som trafikkerer norske baner og veier.

Spekter ber om at vedlikehold prioriteres høyere framover når samferdselsmidlene skal fordeles, slik at vei- og baneinfrastrukturen kan fornyes og vedlikeholdsetterslepet reduseres.

Gods på bane: Tilfreds med miljøstøtte for 2022 – men ordningen må forbedres

Spekter er tilfreds med at det er foreslått å videreføre støtteordningen for overføring av gods fra vei til bane i 2022. Men det gir alt for lite forutsigbarhet å kun forlenge ordningen for ett år, slik det er foreslått. Forslaget i det framlagte statsbudsjettforslaget, handler om de økonomiske rammebetingelsene fra og med 1. juli i år.

Operatørene må altså kjøre godstogene i nær et halvt år før de får vite hva de faktisk får eller ikke får i støtte for å kjøre dem. **Spekter ber om at rammen for ordningen økes med 18 millioner kroner**, til samlet 100 millioner, for å ta høyde for økt godsvolum og baneavgifter.

Spekter ber om at det nå startes arbeid med en bedre og mer forutsigbar støtteordning til gods på bane, og at næringsaktørene involveres i arbeidet.

Vedlikeholdstilstanden på jernbanen bekymrer også godsnæringen. Mer av infrastrukturmidlene må prioriteres til dette, slik at etterslepet kan reduseres – og flere av godstogene få levere ut godset til kundene til avtalt tid.

Vi vil i tillegg påpeke at godstiltakene i flere NTP-er tilbake i tid har hatt liten gjennomføringsgrad, både økonomisk og fysisk. Skal gods på bane bli mer attraktivt i seg selv, trengs det at flere av de planlagte godstiltakene på jernbanen faktisk blir gjennomført.